

Motion till riksdagen 2006/07: MJ339

av **Kalle Larsson m.fl. (v)**

Stockholms miljö och infrastruktur

1 Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att berörda regionala och nationella myndigheter ska verka för att förbättra reningseffekten och slamhanteringen vid reningsverken och påskynda utvecklingen av mer slutna VA-system.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Länsstyrelsen i Stockholms län i samarbete med berörda kommuner, Skärgårdsstiftelsen och andra intressenter tar fram en förvaltningsplan för skärgården grundad på lokalt deltagande i syfte att få till stånd ett hållbart nyttjande av Stockholms skärgård.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Länsstyrelsen i Stockholms län i samarbete med berörda kommuner tar fram en sjörestaureringsplan för regionen.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Bromma flygplats ska stängas.¹
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kommunerna i Stockholmsregionen ska åläggas att redovisa bullerplaner som ska visa hur bullret successivt ska minska.²
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att kommunerna och näringslivet ska underlätta för invånarna att öka kretsloppsgraden i sin avfallshantering.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att Länsstyrelsen i Stockholms län ska stödja och stimulera alla kommuner i länet att söka Klimpbidrag.
8. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att stadsplanering och annan fysisk planering i Stockholmsregionen ska bidra till att minska belastningen på miljön och klimatet i enlighet med de nationella miljömålen.²

Fel! Okänt namn på

9. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trafikinvesteringarna i Stockholmsregionen måste motsvara regionens behov, vilket betyder att Vägverket och Banverket måste prioritera investeringar i Stockholmsregionen.¹
10. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att investeringar i kollektivtrafik ska prioriteras framför investeringar i nya vägar.¹
11. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att trängselavgifter i Stockholm ska införas och att intäkterna i första hand ska användas för att förbättra kollektivtrafiken.³
12. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om att investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur ska motverka segregeringen.¹

¹ Yrkandena 4, 9, 10 och 12 hänvisade till TU.

Fel! Okänt namn på

² Yrkandena 5 och 8 hänvisade till CU.

³ Yrkande 11 hänvisat till SkU.

Fel! Okänt namn på

2 Investera i Stockholmsregionens miljö- och transportsektorer

Stockholmsregionen är landets hjärta. Här bor en fjärdedel av befolkningen och regionen är navet för en stor del av landets transporter och landets administration. Antalet invånare i Stockholmsregionen ökar kontinuerligt. Många företag har sina huvudkontor i Stockholm – det är också centrum för landets utrikespolitiska kontakter. Det är också ett välrenommerat centrum för forskning och globala konferenser. En stor del av Sveriges utländska turistbesökare kommer till Stockholm.

Stockholms skärgård är internationellt sett unik och drar många besökare, både inhemska och utländska.

Stockholmsregionen är också en del av Mälardalsregionen. Förbättrade kommunikationer och en breddad arbetsmarknad och större möjlighet att förlägga en viss del av arbetet i hemmet har gjort att denna stora region smälter samman. En tredjedel av landets befolkning bor i Mälardalsregionen. Regionförstoringen är inte entydigt positiv. Genom att det dagliga livet förflyttas allt längre från hemmet skapas en alltmer transportintensiv samhällsstruktur. Regionförstoringen har också visat sig ha negativa genuskonsekvenser. Kvinnor tenderar att bli den i familjen som utlämnas att välja ett arbete i närheten av hemmet och arbeta deltid i större utsträckning. Möjligheten att välja sin arbetsplats i hela regionen gäller långtifrån alla.

Detta skapar stort tryck på regionens tillgångar, såsom naturresurser och mark, och det skapar större behov av samordnad planering – det gäller särskilt infrastruktur, planering och investeringar.

När det gäller Stockholmsregionens miljö- och transportsektorer finns det glädjeämnen men också brister. Vi tar i denna motion upp ett antal problem inom miljöområdet respektive infrastrukturen. Anledningen till att vi tar upp dessa ämnen i samma motion är den stora effekt som infrastruktur och transporter har på miljön.

När det gäller miljön har förbättringar skett inom många områden, men det är fortfarande en lång väg kvar att gå innan vi kan vara helt nöjda. De nationella miljö kvalitetsmålen anger att miljöproblemen skall vara lösta inom en generation, dvs. till år 2020. Skall vi klara det i Stockholmsregionen behöver flera åtgärder vidtas – inte minst inom transportsektorn.

När det gäller transportsektorn har flera viktiga investeringar skett under den gångna mandatperioden. Kapaciteten inom järnvägssektorn har ökat bl.a. tack vare den nya Årstabron. Tranebergsbron har fått ökad kapacitet och Södra länken är byggd, om än i för stor skala. Beslut har tagits om försök med trängselskatter. Byggandet av en tågtunnel under Stockholm kommer för överskådlig tid att lösa kapacitetsproblem som finns inom järnvägssektorn.

Det största problemet – att vägtrafiken fortsätter att öka i regionen – har man dock inte lyckats vända. Här måste fler åtgärder genomföras om man skall få det kollektiva resandet att öka på bekostnad av vägtrafiken.

Effekterna av ökad vägtrafik är intimt sammankopplade med flera miljö- och hälsoproblem: luftföroreningarna ökar, bullret ökar, energislöseriet ökar, klimatpåverkan ökar.

Dessutom genererar ökad vägtrafik fler olyckor och vägtrafik tar stora markområden i anspråk. Vi kan också notera en tendens att väginvesteringar gynnar rika mer än fattiga genom att vägar t.ex. grävs ner i områden med välbärgade invånare.

3 Miljöåtgärder

3.1 Vatten

När det gäller vatten är reningsgraden i dag hög i våra avloppssystem. En stor del av avloppsvattnet släpps numera ut i Saltsjön mellan Stockholm, Lidingö och Nacka. Trots hög reningsgrad är det fortfarande några procent av näringsämnen som hamnar i Saltsjön och förs vidare ut i skärgården. Effekterna av detta syns bl.a. genom tillväxt av grönalger och försämrat siktdjup i vattnet. Det är avloppsvattnet från mer än en miljon människor som hamnar i Saltsjön som är inloppet till Stockholm. Endast ett par procent näring som slipper förbi blir stora mängder när det är avlopp från en miljon människor. Det är också problem vid höga vattenflöden: reningsverken tvingas då brädda, dvs. släppa förbi orenat vatten. Ett sätt att lösa detta är att bygga om så att dagvatten (regnvatten från fastigheter och hårdgjorda markytor) inte hamnar i reningsverken utan renas med andra metoder.

Ett annat problem är att sluta kretsloppet av näringsämnen mellan stad och land. Näringen härstammar från åkermarken, men hamnar antingen i havet eller i slammet som bildas i reningsverken. Slammet går bara till en viss del tillbaka till jordbruksmarken.

Ett annat problem är enskilda anläggningar som saknar tillräcklig rening. Det är först när alla dessa anläggningar är åtgärdade som det är möjligt att restaurera en sjö eller grund havsvik.

För att förbättra situationen behöver reningsgraden bli bättre vid reningsverken, slammet tas om hand på ett mer kretsloppsbaseerat sätt och utveckling måste ske av mer slutna VA-system. Detta är bl.a. en fråga för nationella myndigheter.

Berörda nationella myndigheter bör därför verka för att förbättra reningseffekten och slamhanteringen vid reningsverken och påskynda utvecklingen av mer slutna VA-system. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Stockholms skärgård är unik och man har också stora problem, utöver tillförseln av gödningsämnen: stora fartyg i trånga farleder, gifter till vattnet från bl.a. båtbottnfärger, för hårt fisketryck i vissa delar, störningar av grunda områden som är känsliga yngelplatser för fisken, för hårt tryck från tusentals besökare och omfattande bullerproblem från en alltmer utbredd motorbåtstrafik.

Fel! Okänt namn på

Det behövs en samlad skärgårdsstrategi där lokal skärgårdskultur baserad på ekoanpassad turism främjas.

Ett speciellt problem är de ständigt pågående brotten mot strandskyddet, som vissa kommuner regelmässigt struntar i eller kringgår. Det missgynnar den del av allmänheten som inte har råd att köpa sig tillträde till attraktiva stränder – vi ser en privatisering av de mest attraktiva och skyddsvärda vattenmiljöerna vi har. Dessutom hotas den unika biologiska mångfald som finns vid stränderna. Detta måste stoppas. (Vänsterpartiet har tidigare skrivit särskilda riksdagsmotioner om detta.)

Länsstyrelsen i Stockholms län i samarbete med berörda kommuner, Skärgårdsstiftelsen och andra intressenter bör således ta fram en skötsel- och förvaltningsplan grundad på lokalt deltagande i syfte att få till stånd ett hållbart nyttjande av Stockholms skärgård. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

När det gäller Stockholmsregionens sjöar och vattendrag är fortfarande det stora problemet övergödda sjöar – ett resultat av orenade avlopp rakt ut i sjöarna under många decennier. Sjöarna går att restaurera men det kräver ofta många års behandling. Restaurering skall inte bara gälla näringsstatus utan också främja förhållandet för fisk och andra vattenlevande arter, t.ex. genom att ta bort vandringshinder. Bilden är splittrad över vad kommunerna gör. Stockholms kommun satsar nu stort på sjörestaurering, medan andra kommuner knappt gör något.

I många fall berör sjöar och deras avrinningsområde flera kommuner, så ökad samordning och en strukturerad restaureringsplan behövs.

Därför bör Länsstyrelsen i Stockholms län i samarbete med berörda kommuner ta fram en sjörestaureringsplan för regionen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

3.2 Buller

Antalet människor som störs av buller är fortfarande för högt. Det gäller både allmänt mindre högt buller och höga bullemnivåer som ligger över gällande gränsvärden. Till stor del är det den alltmer utbredda trafiken av alla slags motordrivna ”fordon” – från vattenmopeder till jetplan – som står för merparten av bullret; det finns även långt ut i skärgården en bakgrundsmatta av motorbuller. Trots att en del åtgärder vidtas för att minska bullret är situationen i stort sett inte förbättrad. I många fall ökar problemen eftersom man – på grund av platsbrist – tillåter bostads- och fastighetsbyggande på bullerutsatta platser, som man tidigare inte skulle ha tillåtit. Eftersom många människor upplever bullerproblematiken som ett av de svåraste och tilltagande miljö- och hälsoproblemen bör kommuner åläggas att redovisa bullerplaner, vars syfte skall vara att successivt minska bullret.

Ett särskilt bullerproblem är bullret från Bromma flygplats som ligger mitt bland bostadsområden, en synnerligen olämplig lokalisering ur både miljö-, hälso- och säkerhetsaspekter. Bromma bör omedelbart stängas, flygtrafik ersättas med tåg på många sträckor och övrig kvarvarande flygtrafik skall

hänvisas till Arlanda och Skavsta. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vidare bör kommunerna i Stockholmsregionen åläggas att redovisa bullerplaner som skall visa hur bullret successivt skall minska. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

4 Återvinnings- och avfallshantering

Svenskar är världsmästare på återvinning. När det gäller insamling av glas, papper och metall är vi bäst. Trots detta ökar den totala mängden avfall från hushållen, och fortfarande bränns stora mängder avfall som skulle kunna återanvändas eller återvinnas på bättre sätt än att det bara bränns. Det är bra att den del av avfallet som kan betraktas som biobränslen bränns, men fortfarande bränns t.ex. matrester som skulle kunna bli till ny matjord.

Fortfarande känns också delar av återvinningssystemen vara i sin linda; systemen lider av barnsjukdomar och alltför stort ansvar ligger på konsumenterna. Återvinningsstationerna sköts dåligt. Det är långt till dem, och är man rörelsehindrad eller inte har tillgång till bil är det svårt att delta i återvinningssystemen. Vänsterpartiet har i budgetförhandlingar med regeringen i höst fått igenom en ökad skatt på deponerat avfall och en skatt på förbränning av avfall. Detta kommer att leda till minskade mängder avfall och större tryck på producenterna att minska avfallsmängderna.

Regionalt och lokalt kan man uppmuntra både affärer och konsumenter att välja varor och produkter som genererar små avfallsmängder eller varor som är lätta att återvinna. Kommunerna och näringslivet skall underlätta för invånarna att öka kretsloppsgraden för sitt avfall. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

5 Energieffektivisering och förnybara energislag

Av många skäl måste energikonsumtionen per capita minska i rika länder som Sverige, inte minst av globala rättviseskäl. Skulle alla konsumera lika mycket energi per person som vi gör i Sverige skulle vi behöva mångdubbelt större energitillgångar än vad som finns tillgängligt på jorden.

I Stockholmsregionen pågår många projekt och investeringar som syftar till att minska eller effektivisera energikonsumtionen. Fjärrvämeutbyggnad pågår och fastigheter byggs om för att minska energibehovet, kollektivtrafiken – som är tio gånger energieffektivare än vägtrafik – byggs ut.

Det finns också exempel på mindre lyckade projekt där energibehovet ökar. Det handlar om planering för t.ex. externa köpcentrum som ökar behovet av vägtransporter och där människor som saknar bil får sämre service. Ett

Fel! Okänt namn på

annat känt misslyckande är Hammarby Sjöstad där utgångspunkten var bostäder med låg miljöpåverkan och låg energikonsumtion. Men det blev tvärtom – den moderna arkitekturen med stora glasytor gav i stället högre energikonsumtion. Detta visar att mycket återstår att göra innan insikten om det kretsloppsbaseade samhället i balans med miljön har slagit igenom.

Många projekt som minskar energibehovet och därmed klimatpåverkan har stöd av de statliga bidrag som finns för klimatinvesteringar – s.k. Klimp. Vänsterpartiet har i förhandlingarna om tidigare statsbudget fått igenom en ökning av dessa med ca 800 miljoner kronor för åren 2006–2008. Det finns alltså tillgång till medel för fortsatta investeringar i bl.a. energisektorn för att minska energibehovet och dämpa klimatpåverkan. Det är viktigt att alla kommuner söker dessa bidrag. Är intresset stort och många effektiva projekt planeras är chanserna goda att ytterligare statliga medel tillkommer.

Att minska energibehovet är viktigast, men det är också viktigt att övergå till miljöanpassade förnybara energislag, t.ex. biobränslen, värmepumpar, sol- och vindkraft. Vi ser nu – i takt med stigande pris på olja och bensin – början på en övergång till etanol i stället för bensin.

Därför bör Länsstyrelsen i Stockholms län stödja och stimulera alla kommuner i länet att söka Klimpbidrag. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Vidare bör stadsplanering och annan fysisk planering i Stockholmsregionen utgå från att minska belastningen på miljön och klimatet i enlighet med de nationella miljömålen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

6 Miljöanpassa trafiken

Den helt dominerande orsaken till miljöproblemen i Stockholmsregionen är vägtrafiken. Vägtrafik genererar luftföroreningar, buller, partikelutsläpp och klimatpåverkande gaser och kräver stora markområden. Vägtrafiken orsakar också stor oro och osäkerhet dagligen – inte minst hos äldre och barn och ungdomar som inte har tillgång till bil utan tillhör gruppen s.k. oskyddade trafikanter.

Trots många beslut, planer och förvaltningsstrategier om minskad biltrafik ökar den fortfarande år från år i regionen. Detta gör att köerna på vägarna ökar. Kraven på fler vägar ökar i samma takt och nya vägar genererar ökad biltrafik osv. Vi måste bryta denna trend så snart som möjligt. Av en rad miljö- och naturresursskäl måste tendensen till ökad vägtrafik brytas. Vägombbyggnader för att bygga bort flaskhalsar och säkerhetsrisker är acceptabelt, men det är stopp för nya vägar som höjer kapaciteten.

Det är också så att de statliga medlen till infrastrukturinvesteringar under många år har varit för låga i Stockholmsregionen i förhållande till befolkningens mängden och befolkningsökningen. Detta har resulterat i de trängselproblem och kapacitetsbrister vi i dag ser i kollektivtrafiken och på vissa vägar. Dessa trängselproblem är i ett nationellt perspektiv de allvarligaste i

Fel! Okänt namn på

landet och kan dagligen beröra hundratusentals människor. Många bedömer kapacitetsproblemen i infrastrukturen som det största problemet för Stockholmsregionens utveckling.

Systemen har heller ingen reservkapacitet, vilket gör dem extremt känsliga för störningar. En liten olycka på fel plats kan orsaka kaos i både kollektiv- och vägtrafiken under en hel dag. Trängselskatt bidrar till att minska problemen men det behövs grundläggande investeringar i kollektivtrafiken för att nå ytterligare förbättringar. Det lyckade försöket med trängselavgifter som genomförts i Stockholm måste permanentas. Det är viktigt att intäkterna från ett framtida system med trängselavgifter i första hand går till kollektivtrafiken. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Att låta intäkterna från ett framtida system med trängselavgifter gå till kollektivtrafiken skulle ge både positiva effekter i form av bättre miljö och en omfördelning från bilister med högre inkomster till kollektivtrafikanter med lägre inkomster. Om intäkterna i stället gick till utbyggnad av motorvägar i Stockholm skulle både miljö- och omfördelningseffekten av trängselavgifterna ätas upp.

Det finns vissa angelägna spårutbyggnader som omedelbart borde igångsättas förutom den beslutade tågtunneln. Inte minst kollektiva förbindelser på tvären i regionen brister.

Det handlar om fortsatt utbyggnad av tvärbanan, utbyggnad av tunnelbanan, ökad kapacitet på pendeltågen och fler och snabbare busslinjer. Det handlar om fler kollektivfiler och utbyggnad av pendelparkeringar. Det handlar också mycket om att bygga upp moderna sammanhängande cykelbanenät. (Vänsterpartiet tar upp detta i en särskild riksdagsmotion.) Cyklandet ökar i Stockholmsregionen, men med ganska små medel skulle cyklandet kunna öka många gånger om, vilket bl.a. skulle minska behovet av dyra infrastrukturinvesteringar. Därför bör trafikinvesteringarna i Stockholmsregionen motsvara regionens behov, vilket betyder att Vägverket och Banverket måste prioritera investeringar i Stockholmsregionen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Det är också viktigt att investeringar sker på ett sådant sätt att de bidrar till att utjämna livs- och boendevillkor utifrån ett rättviseperspektiv. Boendet i Stockholmsregionen är oerhört segregerat. Därför är det viktigt att även investeringar i infrastrukturen bidrar till att motverka segregeringen. Det kan ske genom att t.ex. stora vägar som går nära utsatta bostadsområden förläggs i tunnar, t.ex. E 18 vid Tensta och Rinkeby eller Nynäsvägen i Enskede. Det är ett effektivt sätt att dels förbättra boendemiljöer, dels öka tillgången på mark. Man kan också motverka segregeringen genom att styra investeringar i kollektivtrafiken till fattigare områden. Därför bör investeringar i Stockholmsregionens infrastruktur motverka segregeringen. Detta bör riksdagen som sin mening ge regeringen till känna.

Fel! Okänt namn på

Stockholm den 30 oktober 2006

Kalle Larsson (v)

Josefin Brink (v)

Pernilla Zethraeus (v)